Deutscher Bundestag **Drucksache 14/8226**

14. Wahlperiode 11. 02. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/8073 –

Metrorapid

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach der Aufgabe des Fernverkehrsprojektes Transrapid zwischen Hamburg und Berlin im Februar 2000 hat sich die Bundesregierung gemeinsam mit der beteiligten deutschen Industrie verpflichtet die Magnetschwebetechnologie auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen Emsland fortzuentwickeln und die Machbarkeit von Alternativstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen zu untersuchen.

1. Hat die auf der TVE erprobte Magnetschwebetechnologie in Langstatortechnik mittlerweile die uneingeschränkte Reife erreicht, die zur Praxisanwendung im Alltagsbetrieb erforderlich ist?

Ja.

2. Ist im Hinblick auf einen Einsatz als Nahverkehrsmittel, allgemein Metrorapid genannt, die Magnetschwebetechnologie in Kurzstatortechnik mittlerweile soweit erprobt, dass auch diese uneingeschränkt für den Alltagsbetrieb geeignet ist?

Nach einem technisch-wirtschaftlichen Systemvergleich im Jahr 1977 wurde die Entscheidung getroffen, das elektromagnetische Schwebesystem in Verbindung mit dem Langstatorantrieb für die vorgesehene Verkehrsaufgabe als Hochgeschwindigkeitsverkehrssystem weiterzuverfolgen. Die Kurzstatorpatente von Krauss-Maffei wurden nach Japan verkauft und dort für die Entwicklung des so genannten High Speed Surface Transportation (HSST)-Systems

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 8. Februar 2002 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

verwendet. In Japan befinden sich zurzeit drei HSST-Strecken in der konkreten Planung; ein echter kommerzieller Einsatz steht jedoch noch aus. Die Systemanwendungen sind alle für den unteren Geschwindigkeitsbereich um 100 km/h ausgelegt. Im höheren Geschwindigkeitsbereich gibt es dagegen noch technisch-wirtschaftliche Probleme mit der Energieübertragung.

Aufgrund der unterschiedlichen Einsatzbereiche und des unterschiedlichen Entwicklungsstandes und Genehmigungsprozesses der beiden Technologien kommt mit dem Ziel einer kurzfristigen Realisierung in Deutschland nur der Langstator in Frage.

3. Für welche Metrorapid-Strecken werden derzeit Machbarkeitsstudien erarbeitet und wann werden diese abschließend vorgelegt werden können?

Untersucht wurden die Strecken Düsseldorf Hauptbahnhof (Hbf)–Dortmund Hbf in Nordrhein-Westfalen und die Flughafenanbindung München Hbf–München Flughafen. Die Machbarkeitsstudie wurde am 21. Januar 2002 dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen übergeben. Eine Controllinggruppe prüft derzeit die vorgelegten Daten auf ihre Planstabilität. Diese Prüfung wird voraussichtlich bis zum 18. Februar 2002 abgeschlossen werden.

4. Welche dieser Strecken werden voraussichtlich tatsächlich in Kurzstatortechnik, welche hingegen in Langstatortechnik ausgeführt werden können?

Ein Einsatz der Kurzstatortechnik ist in keinem Fall vorgesehen.

5. Könnten sich aufgrund der tatsächlich unterschiedlichen Reifegrade bei Kurz- und Langstatortechnik nicht doch die Notwendigkeit ergeben, dass nur solche Strecken derzeit realisierbar sind, die in Langstatortechnik ausführbar sind?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

6. Werden die derzeit in Arbeit befindlichen Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen der Machbarkeitsstudien nach der im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) üblichen standardisierten Bewertung erarbeitet?

Ja. Das angewandte Bewertungsverfahren orientiert sich am Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) und am standardisierten Bewertungsverfahren für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die durchgeführte Machbarkeitsstudie umfasst eine weitergehende Auswirkungsanalyse und -prognose als es für die standardisierte Bewertung erforderlich ist. Daher enthält die vorliegende Machbarkeitstudie eine erheblich höhere Datenqualität und Aussagegenauigkeit.

7. Welche Nutzen/Kosten-Verhältnisse können bereits derzeit abgeschätzt werden?

Die Nutzen/Kosten-Verhältnisse liegen für beide Strecken bei rd. 1,5.

8. Wie gehen die erheblichen Investitionen, die in den vorangegangenen Jahren in Parallelsysteme geflossen sind, in die Nutzen-Kosten-Analysen ein, die im Zuge der Machbarkeitsstudien erarbeitet werden?

Die bisher eingesetzten Forschungs- und Planungsmittel wurden in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht berücksichtigt, da diese Kosten sowohl im Bezugsfall als auch im Planfall anfallen und daher bei der Differenzbildung nicht ergebniswirksam werden.

Die vorhandene Infrastruktur wird auch nach der Inbetriebnahme des Transrapids bzw. des Metrorapids im vollen Umfang benötigt. Bewertungsrelevant sind damit nur geplante Maßnahmen, die im Falle der Realisierung des Transrapids bzw. des Metrorapids nicht erforderlich wären. Solche „vermiedenen Investitionen“ wurden im Bewertungsverfahren berücksichtigt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333